

商事判例研究

早稲田大学商法研究会

二二 船舶衝突に関する損害賠償の範囲と損害額の認定基準

昭和五六年七月一七日最高裁第二小法延判決（昭和五二年（オ）第四五四号）海事法研究会誌四六号二三頁——上告棄却

〔判決要旨〕

一 船舶衝突事故により船舶が滅失した場合、代船を購入して操業するまでの間の得べかりし利益は、損害賠償の範囲に含まれる。

二 市場価格が形成されていない中古船舶が滅失した場合、同種の中古船舶の取得価額を損害額と認める。

〔事実〕

昭和四七年四月一三日、鯛網船沖丸の付属船として三重県安乗崎沖で潮待ち投錨中であつたX（原告・被控訴人・被上告人）所有の漁船「登代丸」は、Y（被告・控訴人・上告人）および訴外Y<sub>2</sub>の共有する漁船第八新興丸に衝突され、沈没した。この衝突事故は、Yの被用者である第八新興丸の乗組員が前方注意義務を怠つたため生じたものであり、Xは沈没した船とほぼ同規模の中古

船を購入して漁業を再開するまで三カ月間の操業停止を余儀なくされた。XはYに対して以下の損害賠償を請求した。

(一) 船舶主体 (代替船の購入価格)

一、四五〇、〇〇〇円

修理部品代

二六九、四八〇円

発電機等諸設備

一、四五一、一三六円

諸雑費

二五、〇〇〇円

計 三、一九五、六一六円

(二) 操業休止期間 (昭和四七年四月一三日から同年七月一五日まで) 中の逸失利益

計 一、六九二、九〇〇円

(三) 訴訟費用

三〇〇、〇〇〇円

(四) 右(一)～(三)の合計金額五、一八八、五一六円に対する支払済みまでの民事法定利率年五分の遅延利息金

第一審 (津地方裁判所伊勢支部昭四七(ワ)七一号、昭和四九・七・二六判決) は、Xの請求を全面的に認めた。

これに対してYは、原審(名古屋高裁昭四九(ネ)三八九号、昭和五二・二・一五民一部判決時八六八号八九頁)において、(ア)本件事故の原因についてはX側にも過失があること、(イ)第八新興丸はYおよびY<sub>2</sub>の共有船舶であり、商法第六九〇条および第六九六条にもとづきYが負う賠償責任は、その持分価格に應じた額、すなわち二分の一であること、(ウ)Xが請求した休業期間中の逸失利益は、登代丸が沖丸船団の付属船としてその水揚額のうちから一定額の配当を受けるといふ特別契約にもとづくものであるから、民法第四一六条第二項の特別の事情に当り、損害賠償の範囲に含まれないこと、(エ)代替船の購入価格を損害額とするXの請求は過大であることを主張して控訴した。

原審は、第一審の判決を一部変更してYが支払うべき賠償額をその共有持分に応じて二分の一とした。(イ)については、「緊急避難措置をとるべきであった点においてX側にも過失がある」というYの主張は理由がなく採用することができないとしてYの主張

をしりぞけたが、(ロ)については、漁船の乗組員の職務上の過失についても船舶法第三五条(商行為を目的としない航海船への海商法の準用規定)にもとづき商法第六九〇条が適用されるため、Yは同条および商法第六九六条の準用により二分の一の持分価格に應じて賠償責任を負うとしてYの主張を認めた。原審は(イ)の逸失利益については、「本件事故によって登代丸が操業できなかったために、被控訴人が得べかりし利益を失った場合、その喪失による損害は、通常生ずべき損害に属することは多言を要しないことである。」と判断してXの休業補償費の請求を認め、さらに(ニ)についても損害賠償の本質は原状回復にあり、中古品の滅失の場合にも原則としては事故当時における交換価格をもって損害額とすべきであるという前提の上に、「本件船舶のようにかかる市場価格が形成されているとは認められない場合には、課税または企業会計上の減価償却の方法である定率法や定額法によって定めるよりも、被害者において事故を契機に不当な利得を得ようとする意図が認められない限りは、被害にかかると中古品と必ずしも全く同等でなくとも、同種の中古品を取得しうるのであれば、その中古品を取得するに必要代金額を損害額と認めるのが相当である。」としてXの請求を認めた。

原審判決を不服としたYは、

(一) 高裁判決は、全損となった船舶自体の損害のほかに、得べかりし利益の喪失による損害賠償の請求をも認めている点で従前の大審院判例(大審院連合部大正一五・五・二二判決民集五卷六号三八六頁。以下富貴丸判決という。)および最高裁判例(最高裁判昭和四八・六・七判決、民集二七卷六八一頁、最高裁判昭和三八・九・二六判決民集一七卷八号一〇四〇頁。)を変更しており、商法第六九〇条および民法第四一六条の解釈・適用を誤っている。

(二) 高裁判決は、損害額の認定に当り、衝突して滅失した当時の船舶および属具の交換価格を基準としていない点で経験則および最高裁判例(最高裁判昭和三二・一・三一判決民集一一卷一七一頁、最高裁判昭和四七・四・二〇判決、民集二六卷五二〇頁。)に反するものであり、かつ損害賠償の範囲に関する民法第四一六条および第四一七条の解釈・適用を誤っている。

という理由で、高裁判決の一部破棄を求めて上告した。

## 〔判旨〕 上告棄却

「上告理由について、原審の適法に確定した事実関係のもとにおいて、船舶衝突事故により滅失した船舶自体の損害の賠償のほか、代船を購入して操業するまでの間の得べかりし利益の喪失による損害の賠償を求めた被告人の請求を認容した原審の判断は、正当であり、原判決に所論の違法はない。所論引用の大審院及び最高裁判例は、いずれも事実を異にし、本件に適切ではない。論旨は、採用することができない。」

## 上告理由(二)について

「所論の点に関する原審の認定判断は、原判決挙示の証拠関係およびその説示に照らし、正当として是認することができ、原審の右認定判断の過程に所論の違法はない。所論引用の最高裁判所は、いずれも事案を異にし、本件に適切ではない。論旨は採用することができない。」

## 〔批評〕 判旨に賛成

一 民法第四一六条は、債務不履行にもとづく損害賠償の範囲を通常生ずべき損害に限定した規定である。ただし、特別の事情によって生じた損害についても、加害者において右事情を予見し、または予見することが可能である場合にかぎり、これを賠償する責を負うと定めている（同条第二項）。しかし、不法行為にもとづく損害賠償については、民法上何ら条文がもうけられていない上、四一六条を不法行為に準用する旨の明文の規定もない。これは、民法典起草者が不法行為については因果関係に関する判断を「賢明ナル裁判官ニ任セタガ安心」だと考えたからで、(法典調査会・民法議事速記録四〇巻一五七丁)当初の判例は、不法行為にもとづく損害について民法四一六条の類推適用を否定して、予見可能性の有無を問わず当該行為と因果関係のある損害はすべて賠償すべきものとしていた。(大判大正六・六・四民録二三輯一〇二六頁、大判大正九・一〇・一八民録二六輯一五五頁。)

ところが、大正一五年の富貴丸判決において大審院は、「民法第四一六条ノ規定ハ不法行為ニ因ル損害賠償ニ準用スヘキモノトス」として民法第四一六条の準用を認め、さらに「不法行為ニ因ル物ノ滅失毀損ノ場合ニ於テ現実損害ニ対スル賠償ヲ得タル被害者ハ将来ニ於ケル通常ノ使用収益ニ対スル賠償ノ請求ヲ為スコトヲ得ス但シ特別ノ使用収益ヲ為シ得ヘカリシコトヲ不法行為ノ當時予見シ又ハ予見シ得ヘカリシ場合ニ在リテハ之ニ対スル損害ノ賠償ヲ請求スルコトヲ得ルモノトス」と判示して、不法行為による損害についても予見可能性による賠償範囲の限定を認めた。この判決の立場は、その後の判決に踏襲され、学説の多くも民法四一六条が不法行為にも適用されることを認めてきた（加藤一郎・不法行為〈増補版〉一五四頁、我妻栄・民法講義Ⅳ〈新訂版〉一八頁ほか）。

しかし、近年になって不法行為において加害者の予見可能性を判断することは困難であることから、民法四一六条を不法行為にも類推適用すること否定的な学説が有力になってきている（国井和郎・「不法行為における損害賠償の範囲」ジュリスト民法の判例（第三版）二〇一頁）。また、不法行為による損害賠償について富貴丸判決と同じ立場を採った昭和四八年六月七日の最高裁判決においても大隅健一郎裁判官の反対意見が付されている（民集二七卷六八三頁以下）。大隅裁判官の意見によれば、債務不履行の場合には当事者間に契約関係が存在するため、特別損害の予見可能性を問題にすることは意味があるが、全く無関係な者同士の間で突発する不法行為の場合、予見可能性はほとんどあり得ず、しかもその立証は困難である。そしてこのような不都合を回避するために、加害者が賠償することが相当と認められる損害については、通常損害あるいは予見可能性を擬制せざるを得なくなる。このような理由から、むしろ不法行為の場合においては、各場合の具体的事情に応じて実損害を探求し、公平の観念に照らして賠償責任を認めることが妥当であるという。これに対して、単に民法四一六条の適用を否定するという消極的提案は説得力を持ち得ないため、「予見可能性」概念にかわる新たな保護範囲画定の基準を判例を素材として析出すべきだという意見もある（平井宜雄・損害賠償法の理論四五頁）。

二 本件上告理由においてYは原審判決が得べかりし利益の喪失による損害賠償の請求をも認めている点で従前の大審院判例を

変更しており、商法六九〇条および民法四一六条の解釈・適用を誤っていると主張している。しかし、本件原審判決は、不法行為にもとづく損害賠償について民法四一六条を風推適用するという点では前掲富貴丸事件と立場を同じくしており、商法六九〇条にもとづいてYに船舶共有者としての責任を課している点でも所論の違法はない。本件判決と富貴丸判決の差異は、本件判決においては漁船の休業期間中の得べかりし利益、すなわち休業補償費が通常損害として賠償範囲に含まれたのに対して、富貴丸事件においては、得べかりし利益の喪失として請求された備船料が特別損害として賠償を認められなかったことである。この点については、この両判決における「得べかりし利益」は事案を異にするものである。

富貴丸事件においては、船舶が沈没した大正四年四月の時点で、当該船舶は同年一二月まで月額四、四〇〇円の備船契約を締結していた。また、備船料未定で翌大正五年から大正七年までの三年間備船することが約されていた。そこで原告は、(イ)大正四年五月から一二月までの月額四、四〇〇円の備船料八ヶ月分（実際にはこれから必要経費を控除したので八ヶ月分の合算額は一六、八〇〇円）および(ロ)大戦景気によって物価が騰貴したため、騰貴価格にて計算した大正五年から七年までの備船料計一、七〇五、六一〇円を得べかりし利益として請求した。これに対して大審院は、(イ)の備船料については船価に含まれるものとし、(ロ)の備船料料（月割りにすると沈没当時のおよそ二〇倍）については特別の事情による損害として賠償を認めなかった。しかし、富貴丸判決において大審院が逸失利益を特別の事情による損害と判断した背景には、単なる予見可能性の有無ではなく極度のインフレーション下においてできるだけだけ衡平正義の観念に即した損害賠償を認めようという配慮が働いていたと思われる。（同旨谷口知平「損害賠償額の算定」総合判例研究叢書民法(4)七頁）

上告人は逸失利益を損害賠償の範囲に含めない理由として海運界の慣習をも掲げている。海上船舶保険および船舶相互保険では、船舶が一部損傷した場合にはその修理期間中の不稼働利益を填補するが、船舶が沈没または全損した場合には不稼働損失は填補しない。これは、備船料確定期間中の逸失利益たる備船料は船価に含まれると判断した富貴丸事件と立場を同じくする。上告人によれば、水産庁が行なっている漁船保険でも、同様に全損の場合の不稼働損失は填補されないという。しかし、船舶を利用することを

目的とする海運業の場合と、船舶という道具を用いて漁を行なう漁業の場合とは逸失利益の概念が異なるのではないかと思う。上告人Yは、Xの休業補償費は水揚額のうちから一定額の配分を受けるといふ特別契約による特別事情によるものであると主張するが、この点について「水揚額のうち一定額の配分を受けることは漁業の場合通常の操業形態であることが窺われる。」として通常損害としての休業補償費の請求を認め、原審判決の立場は妥当と思われる。

三 本件上告理由の(二)は、原審判決が損害額を代船の取得価格と認定したことが「滅失当時の船舶および属具の交換価格を基準にしていない点で、経験則および最高裁判決に反する」と主張している。

損害賠償額の算定に関して、判例は損害発生時の交換価格によるべきという立場をとっている。この問題に関しても先の富貴丸判決がリーディング・ケースとなっている。

富貴丸事件においては、沈没時にわずか一〇五、三八〇円であった船価が、その後の大戦景気によって数年間に十倍以上に騰貴した。そこで原告側は、船舶沈没後から口頭弁論終結時までの間の中間最高価格である一、九〇二、七五〇円を船価として請求した。これに対して大審院は、損害賠償の額は原則として物の滅失時を基準とした価格であって、価格騰貴による損害は特別事情による損害であるから、騰貴価格による損害賠償請求には価格騰貴の予見可能性、および転売等による騰貴利益の取得確実性の立証を要するとして、沈没時の価格を船価とするよう判示した。この富丸判決以前には、損害を受けた目的物の価格が判決時までに変動した事例について無条件に中間最高価格による賠償請求を認めた判例もあったが（大判大正一〇・四・四）これ以後は、損害発生後の目的物の価格に特別事情が生じた場合、富貴丸判決の理論にもとづいてその特別事情についての予見可能性が問題にされるようになった。昭和四七年四月二〇日の判決は、「債務者が債務の目的物を不法に処分したために債務が履行不能となった後、その目的物の価格が騰貴を続けているという特別の事情の存在を知っていたかまたはこれを知り得た場合」には騰貴後の価格による賠償請求を認めると判示している。

ところで、本件上告理由(二)は、原審判決が右昭和四七年の最高裁判決および昭和三二年一月三十一日の最高裁判決（不法行為によ

って所有物を滅失せしめられた所有者は、その物の滅失当時の交換価格と同等の金銭賠償を得る以外、他の請求をなしえないとした判決）に反する主張している。しかし、本件においては、損害発生時から代船購入時までの三ヶ月間に船価が特に高騰した事実はない。したがって本件の場合、損害発生後目的物の価格が変動したという特別の事情は存在せず、民法四一六条の予見可能性を問題にする余地はない。したがって、損害賠償額の算定時期に関して原審判決が民法四一六条・四一七条の解釈および適用を誤っており、また、中間最高価格を認める条件として予見可能性があることを判示した右昭和四七年四月二十日の最高裁判決に原審判決が違反しているという上告人の主張は理由がないものである。

ただし、原審が認定した賠償額、すなわち代船の取得価格が滅失当時の船舶の交換価格と同等であるか否かという点については、原審の認定に多少の疑問がある。確かに船舶の規模では滅失船舶が三〇四トン。代船が三・〇三トンとほぼ同じである。しかし、建造年数では滅失船舶が一二年、代船が五年で代船の方が七年も新しい。この点に関して原審判決は、「登代丸の代船を新しく建造しようとするれば多大の費用を要するものであるところ（第一審において原告側が試算した建造費は約一七〇万円―昭和四七年四月現在の価格）たまたま建造年度において登代丸より七年程新しいが、船舶のトン数、エンジンともにほぼ同程度の中古漁船を新建造の場合よりも安価に取得することができたものであって、本件事故を契機に不当な利得を得ようとする意図は認められないのであるから、被控訴人が右漁平丸（代船）を買い受けた代金額をもって、船舶主体の損害金額と認めるべきものである。」と判示している。しかし、損害賠償の本質は原状回復にあって、損害発生前の価値以上を被害者に与えるものではない。本件の場合、事故の結果として船舶は七年若返り、水没した備品等は新品になった。これらの物の市場価格が形成されていないとはいえず、原告側は減価償却等の方法により交換差益について損益相殺をするべきではないだろうか。

海運の例ではないが、昭和四十九年四月一五日の判決（昭和四八年（ワ）第三四九号・民集二八卷三号三八五頁）は、交通事故によって修理不能となった車両について新車の購入代金から事故当時までの定率法による減価償却費および車両の下取り価格を控除した額を損害額として認めている。この判決では、中古車の損害額を算定するにあたって「いわゆる中古車が損傷を受けた場合、当該

自動車の事故当時における取引価格は、原則として、これと同一の車種・年式・型、同程度の使用状態・走行距離等の自動車を中心とする市場において取得しうるに要する価格によって定めるべきであり、右価格を課税又は企業会計上の減価償却の方法である定率法または定額法によって定めることは、加害者および被害者がこれによることに異議がない等の特段の事情のないかぎり、許されないものというべきである。」と判示している。

本判決の場合、右判決と同様に事故当時の市場価格を損害額とする立場をとりながら、当該船舶について市場価格が形成されていないことを理由に、建造年度の異なる船舶の取得価格、すなわち市場価格を損害額を認めている。この点に関しては、前者の市場価格の存在を否定しながら、わずかな（原告側主張によれば）建造年数の差しかない代船の市場価格を認めている点で衡平さを欠くように思われる。本件のような場合には、中古車の市場価格が定まらない場合と同様、減価償却額等を参考にした上で裁判所が損害額を定めるべきではないだろうか。（中古車について減価償却額を考慮して価格を推認した判決としては、東京地判昭和四五・三・一八交民集三卷二号四一〇頁がある。）このような価格推認が困難であったとしても、事故発生時までの減価償却費相当額は損害額から控除されるべきではないかと考える。

四 以上、述べてきたように、不法行為によって生じた損害についても民法四一六条を類推適用して漁船の休業補償費を同条第一項の通常損害と認め、かつ、損害発生後三ヶ月目に購入した代船の取得価格を損害額と認めた原審判決には、上告人が主張する法および判例の違反はない。したがって、本件上告を棄却した最高裁の判断は妥当であると考えられる。しかし、損害額の認定に関しては原審判決の認定方法に賛同できない点がある。なお、本判決に関しては、「原審判決が休業期間中の逸失利益は漁業においては、一般に予見可能があるとして、これを『通常生ずべき損害』と認定したことは相当である。」とする海事法判例研究会の評釈がある。（海運六五七号六四頁、報告者織田浩爾。）

（吉武 雅子）